



Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för naturresurser och
jordbruksvetenskap

Den kompakta staden

Täthetsidealets framställning i Dagens Nyheter
2009-2016

Adrian Reppen & Frida Näsman

Titel: Den kompakta staden: Täthetsidealets framställning i Dagens Nyheter 2009-2016

Engelsk titel: The Compact City: The Portrayal of Density as Ideal in Dagens Nyheter 2009-2016

© Adrian Reppen & Frida Näsman

Handledare: Karin Hallgren SLU, institutionen för stad och land

Examinator: Lena Steffner, SLU, institutionen för stad och land

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet, fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap

Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur

Omfattning: 15 hp

Nivå: Grundnivå G2E

Kurs: EX0725, Projekt i landskapsarkitektur

Landskapsarkitekturprogrammet, Ultuna

Nyckelord: Förtätning, hållbarhet, stadsplanering, täthet, utglesning. Densification, density, sustainability, urban planning, urban sprawl.

Publiceringsår: 2017

Publiceringsort: Uppsala

Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se/>

Sammandrag

Täthet är idag ett rådande stadsplaneringsideal. Dock uttrycker både yrkesverksamma och forskare att begreppet präglas av en rad otydligheter. Arbetet ämnar analysera och diskutera begreppet täthet. 16 artiklar från Dagens Nyheter, publicerade mellan 2009–2016 med koppling till idealet, ligger till grund för undersökningen. Att arbetet avgränsas till den debatt som förekommer i Dagens Nyheter motiveras dels med att begreppets otydlighet anses vara särskilt tydligt i dagstidning som medium, dels att ämnet behandlas i större utsträckning i Dagens Nyheter än liknande dagstidningar. Det sistnämnda innebär ett bredare underlag, vilket bidrar till en klarare bild av de kontexter som begreppet förekommer i. Artiklarna granskades och kategoriserades i enlighet med metoden kvalitativ innehållsanalys, vilket resulterade i tre huvudkategorier, eller kontexter, och en rad underkategorier. Av kategorierna som presenteras i resultatet framgår det att hållbarhet, stadsliv och mått på täthet är de perspektiv som täthet främst diskuteras utifrån.

Abstract

Density today is a prevailing urban planning ideal. However, there are several voices that point out that the term is characterized by a series of ambiguities. 16 articles from Dagens Nyheter, all published between 2009-2016 from an urban planning point of view, underlie the investigation. The fact that the work is delimited to the debate that is present in Dagens Nyheter is motivated by the fact that the concept's ambiguity is considered to be particularly evident in newspaper as medium. The subject is also considered to be treated to a greater extent in Dagens Nyheter than similar newspapers. The latter aspect contributes to a more lucid picture of the contexts in which the term occurs. The articles were reviewed and categorized according to the qualitative content analysis method, which led to three main categories, or contexts, and a series of subcategories. The categories show that sustainability, urban life and density measurements are the perspectives from which density is discussed.

Innehåll

Introduktion	5
Bakgrund.....	6
Täthetens historia.....	6
Argument för täthet	7
Hållbarhet.....	7
Stadsmässighet.....	9
Bättre grönområden	9
Argument mot täthet	9
Långa och besvärliga planprocesser	10
Förlust av grönområden	10
Buller och avgaser.....	10
Dagvattenhantering.....	10
Bristen på dagsljus	11
Gentrifiering	11
Täthet och närhet	11
Kvarterstad.....	12
Att mäta täthet.....	12
Syfte	13
Avgränsning och urval	13
Metod	15
Metoddiskussion	15
Resultat och analys	17
Hållbarhet.....	17
Ekologi och grönområden.....	17
Sociala aspekter.....	18
Kommunikation	19
Helhetsperspektiv.....	20
Stadsliv.....	21
Stadsmässighet.....	21
Höghus och stadsbilden	22
Stadens utveckling	22
Hur tätt?	23
Eftersträvsvärd täthet	23
Fördelning mellan arbete - bostad	23
Höghus kontra kvartersstad - vad är tätast?	24
Diskussion.....	25
Resultatdiskussion	25
Begränsningar	30
Fortsatta studier	30

Introduktion

Sverige bedöms vara i behov av 710 000 nya bostäder fram till år 2025 och en majoritet av dessa bostäder bör vara klara redan 2020 (Boverket 2016a, s. 5). En stark trend i dagens bostadsproduktion är, enligt Boverket (2016b, s. 7), att fylla de mellanrum som idag finns i våra städer genom att förtäta på dessa ytor. Städernas luckor skapades i och med efterkrigstidens bostadsproduktion, då städerna växte utåt (Jönsson 2005). Förtätning anses bidra dels till att få bukt med bostadsbristen, dels till att sammanlänka våra städer (Boverket 2016b, ss. 6-7). Vidare hävdar Boverket att ”Förtätning har på senaste tiden blivit synonymt med hållbarhet” (2016b, s. 7).

Förtätning beskrivs som nya byggnader inom ett redan bebyggt område (Svensk Byggtjänst 2016). Förtätning av städer ökar per definition städernas täthet, vilket enligt Stadsbyggnadsforskarna Meta Berghauser Pont och Lars Marcus (2015, s. 78) beskrivs som hur tätt byggnader står i förhållande till varandra. Arkitekten och stadsbyggnadsprofessorn Johan Rådberg (2014, s. 113) skriver att täthet som ideal har blivit allt mer lovordat från och med det nya milleniet. Detta gäller inte bara Sverige utan också många andra länder och en rad andra discipliner utöver arkitektur. Rådberg menar att ”ifrågasätta den kompakta staden är nästan lika opassande som om en klimatforskare skulle ifrågasätta växthuseffekten” (Rådberg 2014, s. 113).

Dock anser Rådberg tillsammans med en rad andra debattörer att det finns en viss problematik kring täthetsbegreppet. Trots att täthet innehar en särställning inom stadsplanering finns varken tydliga erfarenheter eller entydig forskning om täthetens påstådda fördelar (Rådberg 2014, s. 113). Rådberg (2014, s. 113) betonar även bristen på en konkret definition av begreppet. Berghauser Pont och Marcus (2014) påpekar båda, likt Rådberg, att det finns vissa otydligheter kring begreppet, trots att det har varit aktuellt sedan 1800-talet. Forskarna menar att detta framförallt beror på att begreppet är oprecist med varierande mätmetoder och definitioner (Berghauser Pont & Marcus 2014, s. 11).

Det finns en förkärlek till förenklade debatter inom stadsbyggnad: för eller emot höga hus, för eller emot innerstad eller ytterstad, för eller emot förtätning. Det som kännetecknar dem alla är bristen på tydlighet i vad man faktiskt menar med saker. Därmed har täthet kunnat bli ett svar på det mesta: det skapar stadsliv, är hållbart och ger dessutom bra avkastning (Berghauser Pont & Marcus 2015, s. 76).

I citatet ovan uttrycker Berghauser Pont och Marcus att det finns en otydlighet som präglar stadsbyggnadsdebatten och inte minst frågan om täthet. Även arkitekturforskaren Vicky Cheng (2009) delar deras uppfattning och menar att begreppet är komplext och grundar sig i en mängd olika definitioner från olika discipliner och sammanhang.

I och med täthetsbegreppets påstådda otydlighet är det intressant att undersöka detta begrepp närmare och granska hur det används i argumentationen om den täta staden. Det är viktigt för landskapsarkitekter, arkitekter och inte minst planarkitekter att få insikt i hur täthetsidealet formar deras respektive yrkesroll.

Bakgrund

Följande avsnitt handlar om täthetens historia, argument för och emot en ökad täthet samt ett avsnitt om täthetens olika aspekter.

Täthetens historia

Johan Rådberg (2014, s. 22) skriver i boken *Stadsplanekonstens irrvägar* att förtätning nämns redan i slutet av 1800-talet. Man kan spåra täthetens aktualitet så långt tillbaka som till 1874 års byggnadsstadga (Rådberg 2014, s. 23). En stor katastrof för svensk planering är enligt Rådberg konsekvenserna av just denna stadga från sent 1800-tal (Rådberg 2014, s. 24). Gatorna skulle vara 18m breda, och husen intill gatan skulle vara hyreshus i sten och fem våningar höga (Rådberg 2014, s. 23). Detta kontrasterade mot dåtidens låga trähus. I och med de nya planerna revs trähusen och nya stora stenhus byggdes (Rådberg 2014, s. 24). Hyrorna i städerna ökade därmed dramatiskt, vilket ledde till att många människor behövde flytta utanför städerna, där det inte fanns byggnadsplaner som hindrade uppkomsten av låga trähus. Detta ledde till att kåkstäder byggdes utanför stadsplanegränserna och i städerna levde de välbärgade människorna kvar (Rådberg 2014, s. 24). Konsekvenserna av stadgan blev alltså framförallt en delad stad med ökade sociala skillnader och inte den stadssanering som var meningen från början (Rådberg 2014, s. 138). Ytterligare menar Rådberg att förtätning var aktuellt redan i regleringsförslaget för Gamla Stan från 1895. Om hushöjderna ökade med en våning, från fyra till fem, gav det 25 % mer i intäkter (Rådberg 2014, s. 22).

Till följd av den ökade täthet som 1874 års byggnadsstadga medförde utvecklades funktionalismen. Devisen för funktionalismen var ”sol, ljus och luft” och idealet var en reaktion mot de ohälsosamma miljöer som dåtidens täta stenstad innebar (Åström 1993, s. 39). Redan på 1930-talet, närmare bestämt i 1931 års byggnadsstadga, förändrades reglerna kring hushöjderna. Från att den tidigare byggnadsstadgan hade begränsat hushöjderna till sex våningar blev det nu tillåtet att bygga betydligt högre (Rådberg 2014, s. 163). Redan två år senare föreslog arkitekten Le Corbusier att hela Stockholms innerstad, förutom ett par historiska byggnader, skulle rivas (Rådberg 2014, ss. 25-26). Le Corbusiers lösning för Stockholms innerstad var att bygga två enorma höghus, som totalt skulle rymma 400 000 människor, något som enligt Rådberg kallas för ”skyskrapor i park”. Förslaget gick dock aldrig igenom, då juryn för tävlingen bedömde höghusens amerikanska stil som olämpliga för städer i Europa (Rådberg 2014, s. 26). Sven Markelius, som under 30-talet var en av Sveriges mest framträdande funktionalister, var en stark förespråkare av höghus. Han menade att det fanns mycket att vinna på att bygga högt och glest eftersom detta dels skulle vara markeffektivt då mycket av den sparade marken kunde bli park (Rådberg 2014, s. 63). Dessutom skriver Rådberg (2014, s. 63) att lägenheterna, enligt Markelius, skulle bli ljusare och få mer dagsljus. Det fanns även en ekonomisk vinning i att bygga i enlighet med detta ideal (Rådberg 2014, s. 63).

Enligt Naturskyddsföreningens rapport, *Den glesa staden* utvecklades begreppet ”urban sprawl” i USA på 1930-talet (Naturskyddsföreningen 2006, s. 18). Det blev ett uttryck för hur människorna i staden påbörjade en utflyttning till förorterna. Enligt Naturskyddsföreningen (2006, s. 11) började utglesningen i Sverige i

samband med publiceringen av den bostadssociala undersökningen från 1947. I undersökningen synliggjordes problematiken med den existerande arkitekturen och de befintliga stadsplanerna. Undersökningen visade att trångboddheten behövde lösas genom att riva de befintliga problemområdena och bygga nya, större bostäder. Därigenom kunde även fler bostäder byggas, vilket var eftersträvarsvårt med tanke på den rådande bostadsbristen (Naturskydds-föreningen 2006, s. 11). Enligt Naturskyddsföreningen ökade bilismen kraftigt under denna tid, vilket präglade stadsplaneringen avsevärt. I och med att biltätheten 1950 var 50 bilar/1000 invånare, till att endast 10 år senare vara det tredubbla är det lätt att förstå den beaktan bilen fick inom stadsplaneringen. (Naturskyddsföreningen 2006, s. 11). I samband med att staden inte kunde tillgodose bostäder påbörjades en utglesning. Det var just det ökade bilinnehavet som möjliggjorde att nya bostadsområden skapades utanför centrum (Naturskyddsföreningen 2006, s. 12).

Från 1990-talet tilltar kritiken mot den stadsutglesning som under lång tid präglat stadsplaneringen. Kritiken kommer främst från New Urbanism-rörelsen, vilken växte fram i USA under denna period. Rörelsen förordar kollektivtrafik och transport genom gång- och cykel, vilket kräver tät bebyggelse för att kunna uppnås. De vill även se att staden erhåller en variation av service, bostäder och handel samt att ett mindre centrum ska finnas inom gränsen för en promenad på fem minuter. Dessa tankar kring stadsbyggande har sedan 2000-talet växt sig starkare sedan hållbarhet blivit allt viktigare inom planeringsfrågor (Naturskyddsföreningen 2006, s. 16).

Författaren och stadsplaneraren Peter Lundevall (2016) beskriver, inledningsvis i artikeln *Täthetens utveckling i Stockholms stad*, hur Stockholm växte utåt under de första 750 åren av dess existens. Möjligheten att ytterligare expandera är dock liten varför Stockholms stad, sedan början av det nya millenniet, har riktat växtkraften inåt (Lundevall 2016).

Argument för täthet

Det finns både bra och dålig täthet hävdar Alexander Ståhle, stadsbyggnadsforskare på KTH (Ståhle 2016, s. 37) Nedan följer argument som talar för en ökad täthet.

Hållbarhet

Per G Berg som är professor i landskapsarkitektur skriver tillsammans med forskningsassistenterna Madeleine Granvik och Per Hedfors i artikeln *Functional density – a conceptual framework in a townscape areas context* utgiven av Nordisk Arkitekturforskning att yrkesverksamma, inom en rad olika discipliner, anser att både tät och högre markanvändning är de främsta lösningarna för att uppnå en hållbar stadsbyggnad (Berg, Granvik & Hedfors 2012, s. 30).

Den definition som troligtvis är flitigast använd vad gäller hållbar utveckling kommer från Brundtlandkommisionen på sent 80-tal. Huvudbudskapet är att beslut som fattas idag inte ska äventyra kommande generationer, vilket fortfarande idag är en rimlig utgångspunkt (Burgess & Jenks 2000, s. 3) Det talas vanligtvis om hållbar utveckling utifrån tre aspekter: en ekologisk, en social och en ekonomisk. Dessa aspekter brukar integreras i två modeller där de antingen värderas lika högt eller, som i den andra modellen, att den ekologiska aspekten attribueras högre

status än den sociala och den ekonomiska. Denna utgör på så sätt en förutsättning för de två andra (KTH 2017).

I *Rätt tätt – en idéskrift om städer och orter*, en idéskrift skapad av Boverket, påpekas att det inte enbart är ekologisk hållbarhet som uppnås med täthet utan även en social sådan. En ökad täthet används även som argument för att göra staden mer sammankopplad, för att skapa en tryggare stad och för att motverka segregation (Boverket 2016b, s. 9). Integration kan realiseras genom förtätning om ett tillskott av olika boendeformer tillkommer. En förhöjd social hållbarhet kan åstadkommas med en ökad täthet. I samband med förtätning uppstår ett ökat behov av platser att mötas på för allmänheten och dessa mötesplatser kan bidra till en ökad social hållbarhet. En kompakt stad kan också bidra till att det blir enklare att orientera sig, vilket även det ökar tryggheten (Malmö stadsbyggnadskontor 2010, s. 5).

I rapporten *State of the world's cities report 2012/13: The prosperity of cities*, skriven av UN-habitat, beskrivs att livskvaliteten för stadens fattiga kan öka i och med att städer blir tätare. Den täta staden bidrar till billigare transporter inom den urbana miljön för stadens fattigare population. Rapporten belyser även att den sociala segregationen kan sjunka i och med att avståndet mellan boenden med lägre priser och arbetstillfällen minskar, vilket påstås vara ett resultat av en tätare stad (Clos 2014).

Vad gäller den ekologiska aspekten av täthet skriver Michael Mehaffy, Tigran Haas och Andy van den Dobbelsteen, i Nordisk Arkitekturforsknings temanummer *Densification as a planning strategy*, att en tilltagande mängd forskning pekar på en korrelation mellan boendetäthet och reducering av växthusgaser (Haas, Mehaffy & Van Den Dobbelsteen 2014).

I Alexander Ståhles bok *Alla behöver närhet* argumenterar han indirekt för en tät stad då han skriver att den glesa staden, vilket är den täta stadens motsats, utgör en ofantlig kostnad. Som ett exempel nämner Ståhle att den glesa staden förmodligen kostar över tusen miljarder dollar per år bara för USA. Av denna summa utgör 40 procent kostnader som berör samhället. Detta är kostnader som har med samhällsservicen att göra såsom vägunderhåll, sjukvård, vägbyggen med mera. De övriga 60 procenten är kostnader som berör individen såsom tid det tar att resa, sjukvård och bilinnehav. Det finns indikationer på att samhällsservice såsom sjukvård, polis samt vatten och avlopp är mer än två gånger så kostsam i en gles villastad jämfört med en tät stad (Ståhle 2016, s. 33).

Trafik och infrastruktur

Vad gäller stadens kommunikationer menar Alexander Ståhle att bilism tydligt hänger ihop med hur kompakt en stad är. Han hänvisar till en lång rad forskning som konstaterar att en ökad täthet tillsammans med förutsättningar som uppmuntrar gång och cykel bidrar till just minskad bilism. Dessutom utgör tätheten en förutsättning för kollektiva transportmedel såsom tunnelbana och buss. Ståhle menar också att både reslängden och utsläppen minskar i och med den kompakta staden (Ståhle 2016, s. 31).

Kortare distanser bidrar till lägre kostnader för infrastrukturen i och med att vägbyggnationer är så pass kostsamma. Anläggning av ledningar blir betydligt mer omfattande om detta sker över större områden. Både avfallshantering och

snöröjning blir mer kostsamt i samband med att avstånden ökar (Naturskyddsföreningen 2006, s. 33).

Stadsmässighet

I artikeln *Stadsmässig förtätning i mindre städer och tätorter – varför är det så svårt?* som publicerades i PLAN skriver Leif Sjögren, stadsarkitekt i Motala, att ”Stadsmässig förtätning skapar attraktiva samhällen”. Han anser att för att kunna uppnå stadsmässighet, krävs en särskild täthet. Han betonar också vikten av en blandning på verksamheter som skapar folkliv. Att förtäta stadsmässigt bör ses som en lösning på att skapa attraktiva städer och levande centrum (Sjögren 2016).

Bättre grönområden

Alexander Ståhle hävdar att städer både kan ha grönområden och hög täthet. Dessa egenskaper måste inte motsäga varandra. Snarare menar Ståhle att den kompakta staden är en nödvändighet för att vissa värden, vilka vi förknippar med grönområden, ska kunna existera. Aktivitetsytor såsom lekplatser och idrottsplatser behöver befolkas av människor för alls kunna förekomma. Detta gäller dessutom, inte minst, för gräsytor (Ståhle 2016, s. 38). Ytterligare ett argument för att förtäta är att det ofta krävs nya vägar och ny infrastruktur vid nyexploatering, vilket ofta har en negativ inverkan på djur- och växtlivet. Naturområden fragmenteras därmed, vilket kan vara förödande för dessa. Fragmentering av grönområden kan ha inverkan på både floran och faunans rörlighet och därmed hindra deras möjligheter att föröka sig (Naturskyddsföreningen 2006, s. 32). Förutom detta är förlusten av jordbruksmark också problematiskt, inte minst under 1970-talets expansiva byggnadspolitik. I samband med att miljonprogrammet skapades minskade jordbruksmarken kraftigt och av den dåvarande jordbruksmarken utnyttjades 44 procent till nya bostadsområden (Nyström, Tonell 2012, s. 27). Att låta städerna växa inåt skyddar med andra ord jordbruksmarken från att bebyggas.

Argument mot täthet

Avsnitten nedan handlar främst om tydliga argument mot en ökad täthet, exempelvis att förtätning bidrar till att grönområden förvinns. Andra resonemang, framförallt de om täthet/närhet och kvartersstad, handlar snarare om att debatten om täthet är förenklad. Författarna är inte emot täthet i sig utan efterlyser snarare en mer nyanserad debatt.

Långa och besvärliga planprocesser

Leif Sjögren (2016) hävdar att det ofta uppkommer kritik i samband med förtätningsprocesser. Det finns enligt Sjögren nämligen många röster att ta i beaktan. Ofta är det de boende i området, som framförallt berörs av planerna, som kommenterar förslagen. Sjögren menar att när fler människor berörs av planerna blir överklagandeprocessen betydligt mer omfattande. Generellt sett är tidsåtgången för en planprocess i samband med förtätning i ett centralt läge också betydligt längre och dessutom mer besvärlig än vid nyexploatering, vilket därför kan användas som ett motargument till att göra staden mer kompakt (Sjögren 2016).

Förlust av grönområden

Carola Wingren, professor i landskapsarkitektur, menar att grönskan får en ökad betydelse i en allt tätare stad. I samband med att våra städer växer och förtätas hävdar dock Wingren att det finns en överhängande risk att förtätningen slutligen resulterar i att grönområden minskar (Boverket 2016b, s. 19).

Ytterligare ett argument mot den täta staden är det ökade slitaget som grönyttorna kommer att utsättas för i och med en ökad befolkning i städerna. Om förtätning sker trots allt bör grönyttorna kompletteras och konstrueras så att de klarar av det ökade trycket (Malmö stadsbyggnadskontor 2010, s. 3).

Buller och avgaser

I publikationen *Så förtätar vi Malmö!* påstås det att en ökad täthet leder till mer trafik. De direkta konsekvenserna av detta är att både buller och luftföroreningar ökar och luftföroreningar är särskilt negativt för hälsan (Malmö stadsbyggnadskontor 2010, s. 6). Forskaren Bertil Forsberg hävdar att luftföroreningar kan bidra till alzheimer. I en studie han hänvisar till visade det sig att luftföroreningar från bilism låg till grund för hela 16 procent av demensfallen. Särskilt de människor som bor på gator med mycket trafik ligger i riskzonen att drabbas (Ståhle 2016, s. 62).

För att lösa bullerproblematiken bör bebyggelse i speciellt utsatta lägen utformas i en mer sluten karaktär. Slutna bebyggelse typer fungerar nämligen som bullerskydd, vilket leder till att bostadsgårdarna blir skyddade och att de därför eventuellt används mer frekvent (Malmö stadsbyggnadskontor 2010, s. 29).

Dagvattenhantering

I *Rätt tät* beskrivs problemen med att allt fler ytor blir hårdgjorda. Förtätning leder som regel till mer hårdgjorda ytor, vilket har en stor negativ inverkan på infiltrationen av dagvatten. Problemet är att vattnet inte kan infiltreras i marken, vilket leder till att regnvattnet måste transporteras längs med gator och andra ytor för att kunna infiltreras på annat håll. Vid kraftiga regn eller vid ytor där mycket av marken är hårdgjord kan det leda till mycket stora vattenmassor (Boverket 2016b, s. 22).

Bristen på dagsljus

En av de svårigheter som många planerare och arkitekter står inför när våra städer blir allt tätare är att ta hänsyn till invånarnas behov av dagsljus (Boverket 2016b, s. 5). Det byggs idag inte bara högre utan också tätare jämfört med den historiska stenstaden, vilket ofta nämns som ett eftersträvarsvärt exempel i täthetsdebatten (Boverket 2016b, s. 7). Paul Rogers, som både är arkitekt och dagsljusspecialist, menar att genomslaget för hållbarhetsfrågor är positivt. Han poängterar dock att det är omöjligt att bygga hållbart om man samtidigt inte gör avkall på dagsljusinsläppet. Att byggherrar och fastighetsägare vill exploatera till maxgränsen är idag ingen nyhet, speciellt inte med tanke på de stigande byggnadskostnaderna som avspeglar sig i fastigheternas kvadratmeterpris (Boverket 2016b, s. 32). Kombinationen av att både bygga tätt och högt bidrar till minskade möjligheter att upprätthålla ett tillräckligt dagsljusinsläpp i våra bostäder (Boverket 2016b, s. 7).

Gentrifiering

Att städerna blir mer blandade är ett förekommande argument i samband med förtätning. Författarna hävdar dock att denna aspekt i själva verket uteblir i och med en ökad täthet. Teorin stämmer alltså inte överens med vad förtätningen faktiskt resulterar i (Boverket 2016b, s. 7). Leif Sjögren beskriver dessutom att exploatören ofta ställer höga krav, inte minst när det gäller förtätning i mindre städer. Han menar att de kräver att få exploatera i stadens mest eftertraktade lägen och att i stort sett samtliga lägenheter måste ha blivit sålda innan nybyggnationen startar (Sjögren 2016). I städernas mest centrala lägen är markpriserna ofta väldigt dyra, vilket leder till att exploatören måste höja kvadratmeterpriserna på bostäderna. När priserna stiger utesluts människor med mindre kapital vilket i sin tur kan leda till att området gentrifieras, vilket är ett problem vid förtättningsprocesser i centrala lägen (Boverket 2016b, s. 7).

Täthet och närhet

Det som mer eller mindre uttryckligen förespråkas med täthet i och med en hög bebyggelsetäthet och att många människor bor på en relativt liten yta är att olika stadsrelaterade aktiviteter blir mer tillgängliga. Tillgängligheten till dessa aspekter är det som särskiljer närhet från täthet. Täthet avser hur tätt byggnader står medan närhet avser hur enkelt det är att nå stadens olika delar. Vidare menar författarna att bebyggelsetätheten inom ett visst isolerat område tillgodoser lite information vad gäller stadens karaktär och information om stadslivet (Berghauser Pont & Marcus 2015, s. 78). Författarna skriver:

För att vara mycket tydlig; i ett område med exakt samma bebyggelsetäthet kan tillgängligheten till denna täthet variera dramatiskt beroende på stadsrummets struktur (Berghauser Pont & Marcus, 2015 s. 78).

Utan att se till den sammansättning som en stadsdel består av blir mått på täthet intetsägande i frågan om stadsliv. ”Det handlar alltså mer om närhet än om täthet” påpekar Berghauser Pont och Marcus (2015, s. 78) och syftar på täthetsdebattens innehåll.

Kvarterstad

Just stadens sammansättning eller stadens struktur är något som har en nära relation till täthet i en mer fördjupad debatt om den kompakta staden. Berghauser Pont och Marcus problematiserar det förbehållslösa förespråkandet av kvarterstad. Kvarterstad är en typologi med en stark relation till idén om täthet men skribenterna hävdar att begreppet är häpnadsväckande missuppfattat. De menar att andra viktiga faktorer borde belysas såsom gatan och fastigheten framför förespråkandet av kvarterstad. Vidare poängteras att "Kvarteret uppstår i skärningspunkten mellan dessa två nödvändiga förutsättningar för markanvändning" eftersom gatorna tillgängliggör marken och rätten att använda marken sker via fastigheter (Berghauser Pont & Marcus 2016a, s. 18). Ytterligare framhåller Berghauser Pont och Marcus att debatten om kvarterstad blir något intetsägande eftersom gator generellt tenderar att korsa varandra. Detta gäller alltså inte bara för gatorna i en kvarterstad men framförs trots allt som något unikt för kvarterstaden. Vad som skiljer sig mellan olika typologier är istället gatustrukturen i vissa fall inte utgörs av byggnader åt alla håll. Författarna vill sammanfattningsvis tydliggöra att debatten om kvarterstad i relation till täthet och stadsliv har hamnat snett (Berghauser Pont & Marcus 2016a, s. 18).

Att mäta täthet

Berghauser Pont och Marcus menar att det finns olika typer av täthet. Mätbar täthet, fysisk täthet och upplevd täthet skiljer sig alla från varandra. I stadsplanering innebär täthet ofta en relation mellan grannskapet och antalet bostäder eller golvutrymme kopplat till grannskapet i fråga. Bostäderna eller golvutrymmet utgör täljaren och grannskapet utgör nämnaren som tillsammans bildar en kvot (Berghauser Pont & Marcus 2014, ss. 12-13). Den fysiska tätheten inkluderar designval, byggnaders utformning, upplysningsgrad med mera. Upplevd täthet inkluderar däremot kognitiva och socio-kulturella faktorer. Att använda den mätbara tätheten till andra ändamål än statistiskt syfte är ifrågasatt, då konceptet om täthet är för elastiskt och speglar den urbana miljöns rumsliga karaktär illa. Författarna varnar dels för att blanda ihop täthet med en viss byggnadstyp dels för antagandet att separata hus skulle ha lägre täthet än sammansatta hus. Höghus med väl tilltagen gårdsyta kan ha lägre täthet än friliggande småhus med mindre gårdsyta (Berghauser Pont & Marcus 2014, s. 13).

Syfte

Uppsatsen syftar till att analysera och diskutera hur mediadebatten om stadsplanering i Dagens Nyheter behandlar täthet som ideal. Uppsatsen ämnar svara på följande fråga: *I vilka kontexter behandlas täthetsidealet i den stadsplaneringsdebatt som förekommer i Dagens Nyheter.*

Avgränsning och urval

Vad gäller avgränsning fokuserade detta arbete på hur täthet framställs i mediet dagstidning. Att granska hur täthet förekommer i detta medium var relevant eftersom debattörerna har relativt lite utrymme att utveckla sina resonemang. Detta leder till att vissa begrepp förekommer, exempelvis täthet, vilka egentligen skulle behöva förtydligas ytterligare men som inte tydliggörs på grund av att detta utrymme saknas.

Arbetet avgränsades ytterligare till att endast behandla hur täthet framställs i Dagens Nyheter. Dagens nyheter är en dagstidning som ingår i Bonnierkoncernen. Tidningen är sedan uppstarten 1864 oberoende liberal, vilket innebär att den är fri från "partier, organisationer och ekonomiska maktsfärer". Tidningen är än idag liberalt orienterad. Tidningen i pappersform och hemsidan DN.se når idag ut till ungefär 1,3 miljoner läsare dagligen (Dagens Nyheter 2008).

Det föreföll som att täthetsfrågan behandlas mer utförligt och debatteras mer frekvent i denna dagstidning än i andra dagstidningar. Artiklarna valdes ut efter "bästa träff", vilket är en funktion på Dagens Nyheters hemsida. Artiklarna valdes även efter rubriksättning, ingress och vilken mening begreppet täthet förekom i. Till slut omfattade arbetet totalt 16 artiklar. Artiklarna från Dagens Nyheter är skrivna av allt ifrån deras egna skribenter och reportrar, till professorer, politiker och landskapsarkitekter. Typen av artiklar varierar också. Urvalet bestod mestadels av artiklar från DN Sthlm men även debattartiklar och kulturartiklar.

En tidsmässig avgränsning var också nödvändig. 7 år, från 2009 till 2016, utgjorde den tidsmässiga ram inom vilken uppsatsen grundar sitt resultat på. Avgränsningen grundade sig på att frekvensen av tät* är högre i DN:s artiklar under denna period än under andra perioder. Detta tyder på en aktualisering av begreppet i stadsplaneringssammanhang under denna period.

Arbetet ämnade framförallt att analysera och diskutera täthet som ideal och inte förtätning. Förtätning är den process som leder till en ökad täthet, vilket tidigare nämnts är det rådande stadsplaneringsidealet. Att särskilja dessa två begrepp och företeelser från varandra var dock svårt eftersom de är så pass närbesläktade.

Tabell 1. Tabell över samtliga artiklar från Dagens Nyheter, från 2009 till 2016.

Titel	Författare/yrke	Datum	Artikelform
Stockholm får fler stads kärnor	Andrén, Simon/journalist	2009-08-08	Arkiv
Nästan lika trångt som på Manhattan	Ritzén, Jessica/journalist	2011-09-26	Sthlm
Förtätning av Stockholm har blivit ett självändamål	Lewan, Tomas/arkitekt	2012-01-21	Debatt
Tillväxten gynnar livskvaliteten i Stockholm	Kevius, Regina/ stadsbyggnadsborgarråd	2013-03-13	Debatt
Bilen blir alltmer onödig i takt med urbaniseringen	Björklid, Pia/forskare, Eliasson, Jonas/forskare, Mellander, Charlotta/forskare Ståhle, Alexander/forskare	2014-01-26	Debatt
Bilen är en förutsättning för den hållbara staden	Moldén, Bertil/ vd Bil Sweden	2014-01-28	Debatt
Sökes: någonstans att bo	Forsell, Håkan/journalist	2014-06-25	Kultur
Tätbebyggda kvarter ger fler bostäder än enstaka höga hus	Andersson, Ola/arkitekt och författare	2014-11-02	Kulturbedatt
Knepigt när varje "unik karaktär" ska bevaras	Barth-Kron, Viktor/journalist	2014-12-12	Sthlm
Vi måste bygga centralt - ingen vill bo i utkanterna	Hemming, Gustav/politiker	2015-08-16	Debatt
Politikerna får blicka uppåt	Barth-Kron, Viktor/journalist	2015-10-19	Arkiv
Här byggs tätt, tätt - med park	Sundström, Anders/journalist Tottmar, Mia/journalist	2015-10-29	Sthlm
"Förstör inte Farsta - det är Stockholms Verona"	Tottmar, Mia/journalist	2015-09-28	Sthlm
Stockholm växer på höjden utanför tullarna	Sundström, Anders/journalist	2015-11-11	Arkiv
Trafikforskare: "sänkta priser ger inte färre bilister"	Thornéus, Ebba/journalist	2016-02-22	Sthlm
Snart dags att landa på marken, kära byggvisionärer	Barth-Kron, Viktor/journalist	2016-05-21	Sthlm

Metod

Arbetets metod utgörs av kvalitativ innehållsanalys, i vilken ord och bilder utgör kärnan i det som analyseras (Denscombe 2009, s. 320). Enligt Denscombe (2009) är innehållsanalys en metod som ”hjälp forskaren att analysera innehållet i ett dokument” (Denscombe 2009, ss. 307-308). Han menar även att metoden tillåter ett brett spektra av texter. Metoden är utformad efter sex delar, vilka enligt Denscombe följer en ”logisk och relativt enkel procedur” (Denscombe 2009, s. 307).

Nedan följer de sex steg som ingår i innehållsanalys:

1. Välj ett lämpligt urval av text
2. Dela upp texten. Storleken kan variera från ord till hela stycken.
3. Färdigställ väsentliga grupperingar för att genomföra analysen
4. ”Koda enheterna i överensstämmelse med kategorierna”
5. Summera frekvensen av dessa relevanta ord, meningar eller hela stycken i texten
6. ”Analysera texten beträffande enheternas frekvens och deras förhållande till andra enheter som förekommer i texten” (Denscombe 2009, ss. 307-308)

Steg ett, vilket innefattar en urvalsprocess av källmaterialet, behandlas och presenteras under föregående avsnitt: Avgränsning och urval.

I steg två, då texten delas upp i mindre enheter, bildade de stycken som innehöll tät* analysenheter. Det är då möjligt att variera storleken på analysenheten allt ifrån ord eller meningar till hela stycken. Dessa stycken markerades för att tydliggöra i vilket sammanhang begreppen förekom i. I en och samma artikel kan begreppet tät* förekomma på flera ställen, vilket då gav flera analysenheter från ett och samma källmaterial.

I det tredje steget, som innebär att gruppera analysenheterna och genomföra analysen, skapades tre huvudkategorier: Hållbarhet, Stadsliv och Hur tätt?. Under dessa kategorier skapades underkategorier för att urskilja materialet ytterligare. I varje underkategori identifierades ett antal nyckelord som förekom i nära anslutning till tät*. Genom nyckelorden kunde empirin lättare kategoriseras och sorteras. Nyckelorden användes därför endast till att underlätta kategoriseringen och inte som sökord i artiklarna. Nyckelorden har funnits med i originaltexterna men dessa behöver däremot inte nödvändigtvis vara med i resultatet eftersom texten är delvis omformulerad och delvis bestående av kärnfulla citat. De tre sista delarna i metoden används inte vilket beror på att dessa steg bygger på den kvantitativa delen av innehållsanalysen, vilket enligt Denscombe (2009, s. 30) har ”en tendens att uppfatta siffror som centrala analysenheten”.

Metoddiskussion

Denscombe menar att kvalitativ forskning till skillnad från kvantitativ forskning delvis är styrd av forskarens personlighet och bakgrund, vilket innebär att resultatet påverkas av forskarens ”jag”. Detta kräver en medvetenhet hos författaren för att kunna läsa och förstå resultatet och reflektera över möjliga felkällor i metoden (Denscombe 2009, s. 399). Forskarens jag påverkar därmed också urvalet av

empirin, i detta fall vilka artiklar som har valts. Att artiklarna finns digitalt på DNS hemsida underlättar urvalsprocessen. Att olika ord är sökbara och därmed identifierbara i artiklarna innebär mindre ansvar för forskaren.

Ytterligare en risk med den valda metoden är att begreppet kan förenklas så pass mycket när empirin kategoriseras att begreppet tappar sin kontext. Vid kategoriseringen kan även en del av empirin kännas svårplacerad, vilket kan leda till att författaren kategoriserar felaktigt eller känner sig tvungen att helt utesluta materialet för att skapa ett sammanhållet resultat (Denscombe 2009, s. 400). Eftersom vissa artiklar innehåller tät* på flera ställen kategoriserades varje stycke var för sig. Det innebär att samma artikel kan finnas i olika huvud- och underkategorier.

Som empiri är dagstidningar enligt Denscombe (2009) en möjlig källa som kan bidra till forskningen. Värde ligger i att dagstidningar ofta skriver om aktuella händelser och ämnen (Denscombe 2009, s. 269). Enligt Denscombe (2009) bör dagstidningen uppfylla en eller flera av följande delar:

- ”journalistens sakkunskaper”
- ”publikationens specialisering”
- ”den insynsinformation som korrespondenterna kan avslöja” (Denscombe 2009, s. 269).

De valda artiklarna från Dagens Nyheter uppfyller del ett och delvis del tre, vilket innebär att DN är lämplig som empirisk källa.

Resultat och analys

Under detta avsnitt behandlas materialet från Dagens Nyheter. Nedan presenteras de tre huvudkategorierna utifrån de valda artiklarna. De tre huvudkategorierna är Hållbarhet, Stadsliv och Hur tätt?, vilka motsvarar de kontexter som täthetsidealet främst debatteras utifrån. Huvudkategorierna är även de uppdelade i underkategorier som presenteras med dess nyckelord.

Hållbarhet

- Ekologi och grönområden
- Sociala aspekter
- Kommunikation
- Helhetsperspektiv

Stadsliv

- Stadsmässighet
- Höghus och stadsbilden
- Stadens utveckling

Hur tätt?

- Eftersträvansvärd täthet
- Fördelning arbete - bostad
- Höghus kontra kvarterstad - vad är tätast?

Hållbarhet

Nedan presenteras följande underkategorier: Ekologi och grönområden, Sociala aspekter, Kommunikation och Helhetsperspektiv samt varje kategoris nyckelord.

Ekologi och grönområden

Identifierade nyckelord: Ekologiska, grönskan, hållbara, naturområden, naturreservat, parker.

Som en replik till landskapsarkitekten Thorbjörn Anderssons debattartikel, i vilken han hävdar att Stockholm har en smärtgräns vad gäller tillväxt, försäkras det moderata stadsbyggnadsborgarrådet Regina Kevius (2013) i debattartikeln, *Tillväxten gynnar livskvalitén i Stockholm* att Stockholm gynnas av tillväxt. Kevius beskriver Stockholm som en relativt gles stad vilket är ytterligare ett argument till varför tillväxt är rimligt. Kevius menar att politikerna är skyldiga att bemöta det krav på tillväxt som inflyttningen till huvudstaden innebär. Dessutom är tillväxten bra för stadens grönytor (Kevius 2013).

Tillväxten skapar nya möjligheter att utveckla och förbättra parker och naturområden, så att de kan möta nya behov. När stockholmarna blir fler och staden tätare ökar betydelsen av grönskan och de gröna miljöerna behöver fylla fler funktioner. (Kevius, 2013)

I debattartikeln *Förtätningen av Stockholm har blivit ett självändamål* framhäver arkitekten Tomas Lewan (2012), likt Thorbjörn Andersson, att Stockholm till slut måste växa utåt igen. Möjligheterna till att växa inåt är begränsade. Lewan parodiserar över det faktum att det främst är fastighetsbolagen som framhäver de

ekologiskt positiva aspekterna och att ”många” ställer sig tveksamma till de påstådda fördelarna som förtätningen medför.

Sociala aspekter

Identifierade nyckelord: Bostad, demokratisk, fattiga, förortsisolering, gångavstånd, handel, isolerade, kollektivtrafikstad, kultur, lekplatser, nöje, parker, restauranger, rika, service.

Björklid med flera (2014) kommenterar i debattartikeln *Bilen blir alltmer onödig i takt med urbaniseringen* den uppenbara trend som urbaniseringen utgör. Forskarna menar att de positiva aspekterna av staden, såsom närhet och täthet, ligger till grund för urbaniseringens fortsatta framfart. Författarna fortsätter:

I många täta stadskärnor finns också livskvaliteter som drar: parker och lekplatser, kultur, service och handel inom gångavstånd (Björklid et al. 2014).

Utöver dessa kvalitéer nämner författarna aspekter som bättre kommunikation, med bättre pendlingsförutsättningar, och förekomsten av ”urbana livsstilar”.

Skribenterna tar även upp hälsa som en aspekt av täthet (Björklid et al. 2014).

Nya forskningsresultat visar att gående och fysisk aktivitet kopplat till hälsa är klart högre i tätare miljöer (Björklid et al. 2014).

De hävdar även att det finns en korrelation mellan täthet och vård av hög kvalitet, utbildning och omsorg nära där man bor (Björklid et al. 2014).

Likt resonemanget i föregående artikel behandlar Alexander Ståhle i en intervju med skribenten och artikelförfattaren Jessica Ritzén i artikeln *Lika trångt som på Manhattan* täthetens effekter på urbana kulturer (Ritzén 2011). Täthet bidrar nämligen till färre bilar och att ”kreativa människor söker sig till urbana kulturer”. Utöver det resulterar täthet även i ett ökat antal parker, företag och en ökad mångfald, enligt Ståhle. Vidare agiterar Ståhle för täthet eftersom sambandet mellan täthet och butiker, restauranger samt kultur är slående (Ritzén 2011).

Begreppet täthet förekommer i allra högsta grad i diskussionen om bostadsbyggandet. I artikeln *Bilen blir alltmer onödig i takt med urbaniseringen*, vilken förekommer tidigare i texten, konstaterar författarna (Björklid et al. 2014) att både priserna och bristen på bostäder i stadens inre delar beror på folkets krav på närhet och täthet.

I debattartikeln *Vi måste bygga centralt – ingen vill bo i utkanterna*, beskriver Centerpartisten Gustav Hemming som är miljö- och regionsplaneringslandstingsråd, med bakgrund mot rekordårens bostadsproduktion, varför nybyggnationen måste ske tätt och centralt. Författaren beskriver, i en något raljant ton, hur skattebetalarna fick finansiera miljonprogrammet medan dagens bostäder i Stockholm finansieras av marknaden. Enligt Hemming måste man därför beakta var folk faktiskt vill bo och inte som han uttrycker sig ”slänga upp kolosser till miljonprogram på något fält här och var”. Vidare menar Hemming att nyproduktion finansieras, som sagt, av marknaden och framförallt av de som redan bor i närområdet eftersom folk är benägna att flytta till ett nytt boende i området där man redan bor. Dessutom, fortsätter Hemming, avgör antalet hushåll i kombination med hushållens inkomst nyproduktionens omfattning.

Detta talar i ännu högre grad för att vi behöver bygga fler bostäder i täta, centralt belägna områden än vad som sker i dag om vi verkligen vill få fart på bostadsbyggandet i Stockholmsregionen (Hemming 2015).

Skribenten fortsätter stycket med att hävda att avståndet mellan regioncentrum och nyproduktion är avgörande eftersom viljan att flytta till de nyproducerade bostäderna minskar med ökat avstånd. I och med detta urholkas nyproduktionens finansiering eftersom inkomsten hos de hushåll som avses i och med att det ökade avståndet är lägre (Hemming 2015).

Kommunikation

Identifierande nyckelord: Bilberoende, bilinnehavet, bilismen, bilresande, bilresor, cykel, gång, klimatpåverkan, kollektivtrafiken, miljöförstörelse, peak car, transportmedel, "walkability".

I Bilen blir alltmer onödig i takt med urbaniseringen konstateras täthetens aktualitet tidigt (Björklid et al. 2014).

Otvetydig trend. Vi fortsätter att söka oss till stora städer för närhetens och täthetens skull. Det gynnar miljön. Bilismen i städer har blivit omodern och kontraproduktiv. Väst kan redan ha passerat "peak car". Därför bör vi satsa ännu mer på att förtäta och ta bort bilar från innerstäderna (Björklid et al. 2014).

Med "peak car" syftar författarna på att bilismens guldålder kanske redan ligger bakom oss i västvärlden. Senare i artikeln kopplar författarna an till detta påstående när de skriver att både svensk och internationell forskning tyder på att bilismen minskar i och med ökad täthet. Detta resulterar i sin tur till en minskad påfrestning på klimatet och minskad miljöförstörelse. De hänvisar till att 11 procent tar bilen i Hong Kong, som får anses som en tät stad, medan hela 77 procent använder bil i Melbourne, vilket författarna refererar till som en utspridd stad. Liknande kan man dra paralleller till Stockholm. 13 procent använder bilen på Södermalm medan 44 procent använder bilen i Hässelby villastad (Björklid et al. 2014).

Björklid et al. menar förvånande nog att biltillgängligheten inte påverkar skillnader i pris för lägenheter eller kontor och hänvisar till en studie som gjorts av Stockholmsregionen. Istället är det kollektivtrafik och förutsättningar för att gå, "walkability" på engelska, som påverkar priserna på lägenheter och kontor mest. Författarna avslutar resonemanget med att en god "walkability" korrelerar med en stads täthet (Björklid et al. 2014).

I debattartikeln *Bilen är en förutsättning för den hållbara staden* bemöter Bertil Moldén (2014), vd för Bil Sweden, den argumentation kring bilism och städer som förs i föregående artikel. Till skillnad från författarna i den förra artikeln menar Moldén att Sveriges bilpark ökar i storlek, framförallt bland kvinnor och äldre. Att "peak car" redan ligger bakom oss, vilket de fyra forskarna påstår är urskiljbart, stämmer alltså inte. Vidare anser Moldén att det är fullt genomförbart att uppnå täthet i en stad utan att slopa bilismen. Ofta använder man olika kommunikationsmedel, antingen under dagens eller veckans olika resor eller under en och samma resa. En person som bor utanför staden eller i stadens ytterkant kanske börjar resan i bilen för att avsluta den i kollektivtrafiken eller på cykel. Moldén tycker att man borde beakta interaktionen mellan dessa olika sätt att förflytta sig för att skapa tillgänglighet.

I artikeln *Trafikforskare: "Sänkta priser ger inte färre bilister"* behandlas frågan huruvida sänkta priser på kollektivtrafik kommer att öka kollektivtrafiksanvändningen. Enligt trafikforskaren Maria Börjesson skulle en sådan ökning inte ske i och med sänkta priser. Troligare är att sänkta priser och enhetstaxa kommer att resultera i en negativ effekt och att bilismen istället ökar (Thornéus 2016). Ytterligare menar Börjesson att en sådan åtgärd kan komma att glesa ut staden eftersom folk, i ett sådant scenario, i större utsträckning vill bo och bygga längre ut. Detta skulle i sin tur bidra till att en fortsatt täthet av staden blir svår att få till stånd. Och precis som Börjesson säger därefter minskas bilismen av täthet (Thornéus 2016).

Helhetsperspektiv

I detta avsnitt förekommer flera aspekter av hållbarhet som alla går att härleda till ekologi, ekonomi och den sociala aspekten. Ofta förekommer dessa aspekter i samma resonemang, vilket gör att dessa är svåra att särskilja.

Identifierade nyckelord: "Effektiv, social, resurssnål", "ekologiska, ekonomiska, sociala", gles, grönområden, kollektivtrafik, minskade utsläpp, resurskrävande, sociala avstånd.

I artikeln *Sökes: någonstans att bo* återger Håkan Forsell (2014) delar av boken *Hitta hem*, skriven av arkitekten och DN-skribenten Ola Andersson. Boken handlar om hur Stockholm ska få bukt med bostadsbristen, vilket även speglar artikeln. En bit in i texten refererar Forsell (2014) till Anderssons argumentation kring förtätning och Stockholms innerstad. Andersson (2014) menar att Stockholms innerstad bör vara en förebild för det fortsatta förtätningsarbetet i och med nybyggnation. I citatet som följer sätter Forsell, som refererar till Andersson, täthetens effekter i relation till efterkrigstidens stadsbyggande (Forsell 2014).

Täthetens tillväxt ser Andersson som effektiv, social och resurssnål – till skillnad från "rörelsens tillväxt" och efterkrigstidens stadsbyggande som inneburit en gles, bilberoende och resurskrävande stad. (Forsell 2014)

Skribenten refererar till täthet som resurssnål, vilket kontrasterar mot efterkrigstidens "resurskrävande stad". Forsell fortsätter med att spårtrafik bör utgöra den huvudsakliga kommunikationen som, genom att undvika stadens centrala delar, ska binda samman stadens kransorter. Resultatet ska bli en stad med flera kärnor. Utöver det fokus som beskrivs här, ett fokus vad gäller resurs, antyds även att det finns en social dimension i diskussionen om täthet i citatets första bisats (Forsell 2014). Likt hur skribenten i detta stycke har angripit täthet från olika håll, utan en tydligt avgränsad aspekt av täthet, påstås i den tidigare nämnda debattartikeln *Vi måste bygga centralt – ingen vill bo i utkanterna*, att tät nybyggnation är ekologiskt, ekonomiskt och socialt berättigat (Hemming 2015). Artikelns författare, centerpartisten Gustav Hemming, argumenterar ytterligare för hur dessa hållbarhetsaspekter är fördelaktiga.

Baserat på en lång radda forskningsresultat är jag personligen övertygad om att bygga tätt i centrala lägen nära kollektivtrafik värnar grönområden och minskar utsläpp, att täta områden är mer ekonomiskt produktiva samt att täthet resulterar i minskade sociala avstånd och en livligare stadsmiljö (Hemming 2015).

I Jessica Ritzéns (2011) artikel, *Lika trångt som på Manhattan*, intervjuar hon stadsbyggnadsforskaren Alexander Ståhle. Ståhle menar i artikeln att täthetens ekonomiska, ekologiska och sociala fördelar väger tungt om tätheten utförs på rätt sätt. Ståhle tar upp Shanghai som ett sämre exempel med höga hus och motorvägar och hävdar att det finns bättre och sämre täthet (Ritzén 2011).

Stadsliv

I följande avsnitt behandlas kategorierna Stadsmässighet, Höghus och stadsbilden och Stadens utveckling.

Stadsmässighet

Identifierade nyckelord: "Göra stad av förorterna", inte stadsmiljö, mer kultur, mer stadsligt, promenadstaden, stadsdelar, storstad, vitalt stadsliv.

Journalisterna Anders Sundström och Mia Tottmar behandlar de nya byggplanerna för Johanneshov i Stockholm i deras artikel "*Här byggs tätt, tätt – med park*". 650 bostäder ska bli 1500 och i och med att "Stockholm ska göra stad av förorterna" kommer flera andra områden få ett tillskott av lägenheter (Sundström, Tottmar 2015).

När Stockholms stads byggplaner ökar till 7.000–8.000 bostäder per år är huvudspåret att bygga tätare och mer stadsligt utanför tullarna (Sundström, Tottmar 2015).

Artikelförfattarna skriver ytterligare att Stockholms expanderings främst kommer att gälla de förorter som är geografiskt närmast centrala Stockholm. Roger Mogert, det socialdemokratiska stadsbyggnadsborgarrådet, argumenterar i artikeln för denna täthet då han säger att man bygger tätare och, enligt hans mening, bättre nuförtiden. Denna täthetsutveckling verkar inte minst gälla Årsta och Liljeholmen i Stockholm (Sundström, Tottmar 2015).

"Farsta behöver också täthet, som skapar möjligheter till ett vitalt stadsliv och till nya stadsrum" (Tottmar 2015). Det menar Henrik Nerlund i artikeln Skönhetsrådet: "*Förstör inte Farsta – det är Stockholms Verona*" skriven av Mia Tottmar (2015). Nerlund, som är skönhetsrådets sekreterare, kommenterar den utbyggnad som Farsta, en förort i södra Stockholm, genomgår. Med ett nedlagt gymnasium, ett rivet sjukhus och företaget Telia som snart flyttar från området anser rådet att en taktik måste till för att stärka samhällsservicen (Tottmar 2015).

I Tomas Lewans artikel (2012), vilken har nämnts tidigare i texten, refererar han till ett uttalande av Alexander Ståhle angående Stockholms översiktsplan "Promenadstaden". Ståhle menar att dessa två stadsdelar kan komma att bli dubbelt så täta. Lewan poängterar därefter att täthet, enligt hans mening, har "blivit ett självändamål" och att "Täthet har varit målet och inte stadsmiljön". Detta trots att täthet ofta används som argument för just en bättre eller ökad stadskänsla (Lewan 2012).

I Jessica Ritzéns artikel, *Lika trångt som på Manhattan*, medger Ståhle att det är rimligt att kritisera täthet, men att resultatet av det kan bli riktigt lyckat. Samtidigt

frågar han sig vad människor är så rädda för vad gäller täthet och en ökad befolkning. Är det kanske mer storstad eller brottslighet? (Ritzén 2011)

Höghus och stadsbilden

Identifierade nyckelord: Attraktivt stadsliv, bostadsbristen, höga hus, höga kvarteren, högre hus, många våningar, skyskrapor, utnyttja marken, variation i höjd, variation inom stadsbilden, växa på höjden.

I artikeln *Politikerna får blicka uppåt* poängterar journalisten Viktor Barth-Kron (2015) att frågan om höghus snarare handlar om hur man ser på utvecklingen av stadsbilden, eller tvärt om, hur den befintliga stadsbilden ska bevaras. Han förtydligar även i artikeln att "Täthet och ett attraktivt stadsliv har mycket sällan med enskilda hus höjd att göra". Varken Barcelona eller Paris har speciellt mycket höghus, men upplevs trots det som både attraktiva och täta menar Barth-Kron. Han skriver dock att vi inom de närmsta åren kommer se en utveckling av höghus i Stockholmsområdet, då både folket och majoriteten av politikerna ser positivt på höghus och att utvecklingen därmed borde följa samma spår (Barth-Kron 2015). Likt Barth-Kron menar Ola Andersson (2014) att enstaka inslag av höghus inte är en effektiv lösning för att bota bostadskrisen. Andersson hävdar istället att höghus snarare är en symbol för något. Vad detta är lämnar han dock osagt (Andersson 2014).

Det som skrivs i artikeln *Stockholm växer på höjden utanför tullarna*, av Anders Sundström är i relation till detta inte helt oväntat. Ikano bostad har planerat att bygga bostäder i Årstaberg där lägenhetshusen ska vara högre än vanligt, de högsta planeras att bli 24 våningar. Roger Mogert, det socialdemokratiska stadsbyggnadsborgarrådet, motiverar höghusbyggandet på flera platser i Stockholm med uttrycket "variation i stadsbilden" och med den bostadsbrist som idag finns i Stockholm. Den gemensamma nämnaren för byggandet av områden utanför tullarna kommer att vara en variation i höjddled och en täthetsimplementering, enligt Mogert (Sundström 2015).

Stadens utveckling

Identifierade nyckelord: "Avlasta den centrala stadskärnan", komplementerar, "låta innerstadens täthet fortsätta ut i dagens närförort", "urban sprawl", utbyggnad av förorter, vuxit utåt.

I artikeln *Storstockholm ska få fler stadskärnor* behandlas Stockholms planer på att skapa en stad med flera kärnor. Journalisten Simon Andréén (2009) beskriver att tanken bakom planen är att detta ska utgöra en komplettering av centrala Stockholm. De nya stadskärnorna har stor potential, med en blandning av bostäder, företag och arbetsplatser, som framtida centrumplatser. I artikeln hävdar Sven-Inge Nyman, Stockholms landstings regionplanedirektör, att det är täthet som är eftersträvarsvårt i och med utvecklingen av de nya stadskärnorna. Täthet är en nödvändighet för den kommande utvecklingen av centrumen. Samtidigt påpekar Nyman att en "urban sprawl"-utveckling inte är eftersträvarsvärd (Andréén 2009).

Barth-Kron (2014) synliggör i artikeln *Knepigt när varje "unik karaktär" ska bevaras* att det rödgröna styret står inför en svår uppgift gällande

bostadsbyggandet. Det har tidigare inom politiken, även inom socialdemokratin, funnits en strävan att förändra och förtäta förorterna med bostadsbristen och hållbarhetsaspekter i åtanke. Nu har den rödgröna majoriteten uttalat sig om att det unika i varje stadsdel ska komma att bevaras, vilket motsäger planerna på att bygga vidare innerstadens täta stenstad ut till våra förorter (Barth-Kron 2014).

Tomas Lewan menar, i den tidigare behandlade artikeln *Förtätningen av Stockholm har blivit ett självändamål*, att ”urban sprawl”-utvecklingen alltid skett i Stockholm, då staden ständigt växt till ytan. Inte minst under 50-talet då förorterna utvecklades markant och förändrade Stockholms stadskärna (Lewan 2012)

Hur tätt?

Nedan behandlas kategorierna Eftersträvansvärd täthet, Fördelning mellan arbete-bostad och Höghus kontra kvarterstad - vad är tätast?

Eftersträvansvärd täthet

Identifierade nyckelord: Befolkningstäthet, högexploaterade, tätbefolkad, växande stad.

I artikeln *Tillväxten gynnar livskvalitén i Stockholm*, vilken har behandlats tidigare i texten, framför Regina Kevius sin syn på Stockholms tillväxt. Enligt Kevius är Stockholm en stad som klarar av men också är i behov av att växa för att möta de krav som ställs på en stad med så pass hög inflyttning. Om man sätter Stockholms täthet i relation till andra europeiska städer framgår det att staden är rätt gles. Kevius tar upp Paris som exempel för att belysa sin ståndpunkt och skriver att de minst täta delarna i den franska huvudstaden har samma låga täthet, eller höga täthet, beroende på hur man ser det, som de tätaste delarna i Stockholm. Därtill menar Kevius att Stockholm är hälften så tät som Köpenhamns kommun och att flera av Wiens centrala delar är dubbelt eller till och med upp till tre gånger så täta som Stockholms innerstad. Allt detta påpekar hon för att klargöra att täthet inte behöver minska en stads trivsel. Dessa städer anses generellt vara trevliga (Kevius 2013).

Björklid med flera (2014) behandlar i den tidigare nämnda artikeln *Bilen blir alltmer onödig i takt med urbaniseringen* det faktum att olika typologier, såsom kvartersstad, skivhus etc, är kopplade till olika täthetsmått.

En sexvånings-kvartersstad (200–400 personer/hektar) är cirka fyra gånger tätare än ett miljonprogramsområde (50–100 personer/hektar) och cirka 20 gånger tätare än ett vanligt villaområde (10–20 personer/hektar) (Björklid et al. 2014).

Författarna refererar till UN habitat, vilket är FNs plattform för stadsutveckling, som menar att 150 personer per hektar är den lägsta täthet man bör sträva efter för att en stad ska vara någorlunda fri från bilism (Björklid et al. 2014).

Fördelning mellan arbete - bostad

Identifierade nyckelord: Arbetande, arbete, bostäder, folktäthet, fördelning, mixen.

Fördelningen mellan bostäder och arbete är en annan aspekt av täthet som debatteras. Alexander Ståhle fortsätter i artikeln *Lika trångt som på Manhattan*, skriven av Jessica Ritzén i vilken han intervjuas, att debattera täthet. Ståhle kommenterar i artikeln både Södermalms och Stockholm citys täthet. Enligt hans mening är Södermalm delvis eftertraktat eftersom det finns en jämn fördelning av bostäder och arbete och hävdar att ”Det hållbara är ungefär femtio-femtio” generellt sett. Stockholm city å andra sidan har knappast en ideal fördelning av dessa aspekter (Ritzén 2011).

I city är mixen nittiosju-tre. Sergels torg har stans absolut högsta folktäthet räknat i både arbetande och boende. Lika tätt som på Manhattan. Cirka 70.000 personer rör sig på varje kvadratkilometer, men bara 2.000 bor där (Ritzén 2011).

Ståhle menar vidare att det måste till en jämnare fördelning mellan bostäder och arbete för att stadslivet i city ska bli fulländat. City behöver en högre andel bostäder och en mindre andel av arbete medan Midsommarkransen, en stadsdel utanför tullarna som präglas av bostäder, behöver en högre andel arbete (Ritzén 2011).

Höghus kontra kvartersstad - vad är tätast?

Identifierade nyckelord: Höga hus, höghus, kvartersstaden skysrapor, tillväxt, våningar, våningsgräns, växa på höjden.

I artikeln *Snart dags att landa på marken, kära byggvisionärer* kan man läsa om Barth-Krons tankar kring höghus. Han menar att i debatten om Stockholms expanderings lyfts ofta höghus fram som en lösning på stadens tillväxt. Vidare hävdar Barth-Kron (2016) att det finns mycket byggbar mark att exploatera innan höghus blir nödvändigt och han ställer höghus mot den så kallade ”kvarterstaden”.

Det är en myt att bostadsbristen kräver skysrapor. Täthet, i bemärkelsen många boende på en viss yta, kan uppnås på ett utmärkt sätt i den klassiska europeiska kvartersstaden, även om den nöjer sig med fem våningar (Barth-Kron 2016).

Likt Barth-Kron menar Ola Andersson (2014) i artikeln *Tätbebyggda kvarter ger fler bostäder än enstaka höga hus* att täthet är eftersträvarsvärt medan byggandet av höghus är ett slöseri med resursen av mark. Andersson hävdar att implementeringen av den täta staden med hjälp av höghus i grund och botten är en tankekur som är lätt att göra. Höga hus, som ensamma inslag i stadsbilden, är inte en effektiv åtgärd för att bota bostadsunderskottet (Andersson 2014). Andersson menar dessutom att det finns en övre gräns för hur hög täthet ett hus kan ha oavsett hur många våningar som läggs till. Gränsen för ett hus högsta potentiella täthet är mellan 8 och 10 våningar, enligt Andersson. Orsaken till detta är att de hus som överstiger den nämnda våningsgränsen är i större behov av utrymme på marken, vilket exempelvis kan vara fler bilparkeringsplatser. Dessutom riskerar marken runt huset och bottenvåningarna att bli för mörka (Andersson 2014). Även

Andersson (2014), precis som Barth-Kron, argumenterar för ”kvarterstaden” som det tätaste alternativet vad gäller typologi.

Den tätaste bebyggelsen i Stockholm är inte de höga husen, utan stenstadens tätbebyggda kvarter (Andersson 2014).

Som argument för den täta kvarterstaden hävdar Andersson att golvytan i hus som är byggda i enlighet med denna typologi kan vara 2,5 gånger så hög i relation till den markyta som huset står på. Ytterligare tydliggörs att de bostäder som den dåvarande majoriteten i Stockholms kommunfullmäktige utlovat, 40 000 bostäder, kommer att ta upp mer yta om de uppförs som tjugovåningshus än som åttavåningshus i form av kvarterstad (Andersson 2014).

Diskussion

Syftet med detta arbete var att undersöka begreppet täthet i stadsplaneringssammanhang. Svaret på frågeställning och genomförandet av syftet resulterade, med hjälp av den textbaserade metod som kvalitativ innehållsanalys utgör, i tre huvudkategorier, vilka representerar täthetsdebatten såsom den förekommer i Dagens Nyheter. Detta betyder därmed att resultatet inte representerar den allmänna debatten om täthet såsom den förekommer i sin helhet utan utgör en del av den där vissa nyanser figurerar och vissa aspekter fattas. På det hela taget speglar dock resultatet den generella debatten om den kompakta staden. I introduktionen åskådliggörs den särställning som täthetsidealet innehar i dagens stadsplanering men även dess otydlighet. Utkristalliseringen av kategorier och underkategorier till trots måste det påpekas att debatten om den kompakta staden präglas av förvirring, vilket resultatet vittnar om och som skärskådas senare i detta kapitel. Detta är något som går i linje med vad flera debattörer, vilka nämnts tidigare i detta arbete, har belyst.

De tydligaste argumenten för och mot täthet vad gäller den generella debatten tydliggörs i bakgrunden. I resultatet återkommer vissa av dessa men då under kategorierna och underkategorierna eftersom både för- och motargument kan förekomma inom samma kategori eller underkategori. Detta har gjorts i enlighet med innehållsanalys som metod.

Resultatdiskussion

Av kategorierna att döma kan man konstatera att resultatet speglar debatten om täthet i stort. Alla tre kategorier, Hållbarhet, Stadsliv och Hur tätt? går att spåra i diskursen om den ”kompakta staden”, dock i olika omfattning. Vad gäller hållbarhet framhålls generellt att den ekologiska aspekten är överordnad de andra aspekterna, både den ekonomiska och den sociala. Det är möjligt att detta speglar den generella debatten om täthet – hållbarhet. Denna överordnad lyser dock inte igenom i resultatet i detta arbete. Den ekologiska aspekten av hållbarhet är tydligt underordnad den sociala, vilket är en av de mest omnämnda underkategorierna.

Dock skulle man kunna hävda att ekologi och delen om kommunikation är nära relaterade då mycket av det som nämns om trafik och reducering av bilism i och med debatten om den kompakta staden är relaterat till just ekologi. En stark koppling mellan kommunikation och ekologi, i resultatet, kan dock ifrågasättas. Det är framförallt sekvenserna då ”peak car” omnämns som relationen till ekologi blir relativt tydlig (Björklid et al. 2014). Utöver det har underrubriken som avser kommunikation snarare sociala konnotationer.

Underrubriken som avser ekologi och grönytor i resultatet handlar framförallt om just grönytor. Grönytor i relation till förtätning används både av förespråkarna och belackarna i debatten om den täta staden. Regina Kevius (2013) lyfter i sin artikel grönytornas ökade betydelse i och med att tätheten ökar, vilket speglar Alexander Ståhles uppfattning att grönytor behöver ett visst serviceunderlag och att detta motiverar en tätare stad (2016, s. 38). Även Wingren (Boverket 2016b, s. 19) instämmer i att grönytorna får ökad betydelse i och med högre bebyggelsetäthet men att förtätning också kan resultera i förlust av grönområden. Tillsammans visar resultatet och bakgrunden alltså att det finns en viss tvetydighet huruvida en ökad täthet är positivt för grönytor eller inte.

Det är som sagt snarare den sociala aspekten som är framträdande i resultatet. Olika argument för en tät stad, kopplade till det sociala, haglar tätt i denna del. Debattörerna nämner ”närhet och täthet”, ”urbana stilar”, en ökning vad gäller parker, företag, butiker, restauranger och kultur som fördelar med täthet.

Täthet och närhet är två begrepp som, i empirin, förekommer i direkt anslutning till varandra. Man kan lätt anta att närhet och täthet innebär samma sak och att dessa är synonymer eftersom de inte särskiljs eller förtydligas i de artiklar som de förekommer i. Faktumet att skillnaden inte tydliggörs kan hävdas utgöra en del av den förvirring som till viss del präglar begreppet täthet. I artikeln *Vikten av rätt mått* (2015) genomför Berghauser Pont och Marcus en välbehövlig problematisering av frågan om täthet (Berghauser Pont & Marcus 2015 s. 78). Precis som författarna påpekar borde debatten snarare kretsa kring närhet än om täthet, alltså det som indirekt förespråkas i täthetsdebatten. Utan denna välbehövliga problematisering av begreppet kan debatten framförallt anses fokusera på att komma till rätta med bostadskrisen snarare än att bidra till de påstådda positiva aspekterna av en tät stad. Vad tätheten får för positiva följder för de miljöer som skapas riskerar därmed att bli sekundära. En fråga man gärna ställer sig är vilka grupper debatten tjänar, de bostadslösa eller byggherrarna? I det avslutande stycket under underkategorin ekologi och grönområden menar Tomas Lewan bestämt att de ekologiskt positiva aspekterna av en tät stad främst nyttjas av fastighetsbolagen, vilket antyder att täthetsfrågan till viss del utgör en språngbräda för byggherrarnas exploatering. Å andra sidan är både Naturskyddsföreningen och UN-habitat, som båda är inflytelserika och trovärdiga aktörer, för en ökad täthet vilket bidrar till en legitimering av täthetsidealet.

I och med att Lewan (2012), som utgör en av de mer problematiserande och skeptiska rösterna i täthetsfrågan, understryker, i stycket om stadsliv, att täthetsmantrat har resulterat i en negligerad stadsmiljö förs tankarna återigen till Berghauser Pont och Marcus. Som vi har sett belyser dessa det skeva fokus som debatten präglas av och att närhet, snarare än täthet, innefattar aspekter som kan bidra till en mer produktiv debatt vad gäller stadsmiljön.

I hållbarhetskategorins avslutande underkategori som kallas Helhetsperspektiv framgår det hur översiktligt täthetsfrågan ibland debatteras. Adjektiv såsom ”effektiv, social och resurssnål” samt ”ekonomiskt, socialt och ekologiskt” förekommer, delvis utan vidare förankring, och det bidrar förmodligen till den svepande karaktär debatten ibland präglas av.

Det mantra som täthet numera utgör i stadsbyggnadsdebatten med dess olika positiva aspekter är nog så tydligt i DN:s diverse artiklar. Den problematisering som till viss del framkommer i några av artiklarna, med delvis negativa aspekter av täthet, kanske därför inte är helt väntad. Den replik som Bertil Moldén (2014) framför i artikeln *Bilen är en förutsättning för den hållbara staden* kan tyckas nyansera bilden av resandet något och utgör därmed en del av denna problematisering. Han motsätter sig påståendet, framfört av Björklid med flera (2014) i artikeln *Bilen blir alltmer onödig i takt med urbaniseringen*, att Sverige skulle ha nått ”peak car” och belyser att resor i staden ofta består av flera olika kommunikationsmedel. En resa kan börja i bilen och sluta i tunnelbanan, framförallt för personer som bor utanför stadens mest centrala delar. Det finns en poäng i att beakta interaktionen mellan dessa medel att resa, precis som Moldén (2014) påpekar. Visserligen är Moldén vd för Bil Sweden, vilket antyder en viss agenda, men icke desto mindre är hans synpunkt ett tillskott vid sidan av den linje i debatten som går ut på att radera ut bilismen i och med införandet av ökad täthet i staden.

I artikeln *Bilen blir alltmer onödig i takt med urbaniseringen* lyfts minskad bilism fram som en fördel med en tätare stad (Björklid et al. 2014). Detta är det som uteslutande tas upp vad gäller hurvida bilismen ökar eller minskar vid ökad täthet, vilket inte till fullo speglar det som lyfts fram i bakgrunden. Där belyser nämligen Malmö stadsbyggnadskontor (2010, s. 6) argument som tyder på motsatsen. De menar att en ökad täthet snarare leder till ökad trafik, till skillnad från det som förekommer i föregående artikel (Malmö stadsbyggnadskontor 2010, s. 6). Dessa argument motsäger varandra. Medan argumenten som talar för en minskad bilism i och med en kompakt stad redogörs noggrant är argumenten som framförs av Malmö stadsbyggnadskontor betydligt vagare. Trots detta vaga påstående finns det en logik bakom yttrandet. Om man förtätar ett område bör det rimligtvis också tillkomma bilar i och med nya bostäder. Bilismen har dock troligtvis bara förflyttats från ett område till ett annat om hushållen inte gör sig av med bilen i och med förflyttning till ett tätare område. Detta beror på hur tät området i fråga är och hur mycket utrymme bilen ges. Bilanvändningen bör följa Ståhles exempel av Södermalm och Hässelby villastad. Åtminstone så länge förtätningen i Hässelby villastad inte blir så pass omfattande att konkurrensen om bilens utrymme hårdnar och andra färdmedel stärks.

Gustav Hemmings (2015) resonemang om marknadskrafternas påverkan på bostadsbyggande är ytterligare en intressant och utmärkande aspekt av i debatten om den täta staden. Hemming (2015) belyser inledningsvis att bostadsbyggandet dels bör vara tätt och ske centralt, dels att människors preferenser vad gäller läge bör beaktas. Inget av detta är dock särskilt iögonfallande. Den tilltro till marknadskrafterna i bostadsbyggandet kanske däremot inte är lika självklar för alla som den är för skribenten i fråga. Det kan vara svårt att motsätta sig marknadskrafternas ställning, särskilt när alternativet som beskrivs i artikeln tycks vara det bostadsbyggande som tillkom under rekordåren, 1965-1975 (Hemming

2015). Bostadsproduktionen var främst ämnad att avhjälpa bostadskrisen, likt dagens bostadsbyggande.

Den förenkling Berghauser Pont och Marcus (2015, s. 76) beskriver inledningsvis i detta arbete, vilken präglar stadsbyggnadsdebatten i allmänhet och täthetsdebatten i synnerhet, kan till viss del även tyckas prägla resonemanget i den avsedda artikeln. I och med att Hemming har skrivit en debattartikel tillkommer givetvis en viss polemik och ”tunnelseende”. Resonemanget saknar exempelvis en problematisering av marknadskrafternas inverkan på bostadsbyggandet.

Hemming tydliggör att människor vill flytta till närbelägna områden oavsett var i staden de bor. Man vill helt enkelt inte förlora sitt sociala sammanhang. Det är indirekt de närbelägna hushållen som skjuter till kapital, i och med att det är dessa som flyttar in, för att nyproduktionen i närområdet ska kunna äga rum i ett marknadsekonomiskt bostadsbyggande. Hushållens ekonomi är därmed av central art. Dessa två aspekter utgör bakgrunden till Hemmings (2015) argument för att bygga tätt och centralt. Om nybyggnationen sker för långt ut från regioncentrum har det för stor social påverkan på hushållen. Dessutom måste nybyggnation ske i regioncentrum eftersom det är dessa hushåll som har tillräckligt stort kapital för att kunna tillföra kapital till bostadsproduktionen. Den senare av de två aspekterna kan hävdas vara både något osolidarisk och på sätt och vis paradoxal. Hela debatten har sin grund i att man måste få bukt med bostadsbristen. Att då hävda att man ska bygga för de som bor i centrum med relativt stort kapital och inte för de mindre köpstarka grupperna som är i större behov av bostäder gör att man kan ifrågasätta skribentens fokus. Detta resonemang spelar dessutom exploatörerna i knät eftersom de vill bygga i, vad Leif Sjögren (2016) benämner som, ”det allra bästa läget”. Är det rimligt att stärka exploatörernas ställning på detta sätt? Är detta en rimlig lösning på bostadsunderskottet? Ett argument för en tätare stad är dessutom att det ska råda bot på segregation, något som är svårt att få ihop med detta tillvägagångssätt.

Den nyligen nämnda förenklingen av debatten kan även tillskrivas diskussionen om höghus kontra kvarterstad. Även om det främst är röster som förespråkar kvarterstad, för att uppnå en önskvärd täthet, som förekommer i artiklarna kan det påpekas att båda lägren gör sig skyldiga till denna typ av generalisering. Höghus har debatterats, vilket uppenbaras i bakgrunden, mer eller mindre under hela 1900-talet i debatten om stadsbyggnad och delvis angetts som en lösning till bostadsunderskott. Resultatet av argumentationen för ett högre byggande har delvis åskådliggjorts i och med modernismens bostadsproduktion, då byggnaderna blev högre. Höga hus som implementering av en tät stad och lösning på bostadskrisen är undermålig och får prompt motstånd av både Ola Andersson och Viktor Barth-Kron, vilka är rörande överens om att kvarterstad är den typologi som är mest lämplig för att implementera den kompakta staden. Här kan man vittna om den nära relation som präglar täthet och kvarterstad. Något förtydligande av vad kvarterstad innebär förekommer däremot inte. Endast ordalag såsom ”stenstadens tätbebyggda kvarter” och den ”klassiska europeiska kvarterstaden” ger ledtrådar till vad denna kvarterstad syftar till. Vad kvarterstad är kanske vissa skulle mena är allmänt känt men troligtvis inte Berghauser Pont och Marcus (2016a s. 18) som menar att det råder en förbluffande förvirring kring begreppets innebörd. Dessa forskare påpekar även att man ska akta sig för att koppla samman täthet med en

viss typologi men trots det är just detta ett uppenbart drag i debatten, oavsett om det är för kvarterstad eller höghus.

I avsnittet som går under namnet Eftersträvansvärd täthet talas det dels om täthet i faktiska tal, dels om täthet på en mer abstrakt nivå som bygger på Stockholm stad i relation till andra städers täthet. Författarna till artikeln *Bilen blir alltmer onödig i takt urbaniseringen* (Björklid et al. 2014) refererar till UN-habitats välciterade inrådan om att städers lägsta täthet bör vara 150 invånare/hektar. Författarna till artikeln diskuterar även den täthet som vissa typologier för med sig i relation till den tidigare nämnda rekommendationen. Som vi har sett tidigare förespråkas kvarterstad för att uppnå en eftersträvansvärd täthet. Vad denna eftersträvansvärda täthet grundar sig i, exempelvis vad gäller konkreta tal, har tidigare inte framgått i artiklarna men exemplifieras här i och med referensen till UN-habitats inrådan. Att stängas med specifika mått kan i slutändan dock bli intetsägende. Dessutom finns det andra typer av täthet än den fysiska som sällan eller nästintill aldrig får ta plats i debatten om den kompakta staden. Berghauser Pont och Marcus benämner dessa som fysisk och upplevd täthet. Trots att mätbar täthet, enligt forskarna, inte bör användas till annat än statistiska syften är det främst denna täthet som präglar debatten och inte den fysiska eller den upplevda. Om dessa sistnämnda gavs större plats kanske en mer nyanserad debatt vad gäller täthet skulle kunna äga rum.

I relationen till andra städer är Stockholm relativt gles, det menar i alla fall Regina Kevius (2013). Hon relativiserar Stockholm vad gäller täthet och pekar på andra städer som både är vitala och tätare (Kevius 2013). Man kan dock tycka att det finns en gräns för hur produktivt det är att jämföra olika städers relativa täthet. Alla städer är mer eller mindre unika med olika historia som har satt prägel på stadsbyggandet genom åren. Typologi, arkitektur och geografiska aspekter varierar från stad till stad.

Utöver det historiska förespråkandet av höghus som främsta typologi för att maximera tätheten framgår det i resultatet att höga hus snarare utgör, mer eller mindre uttryckligen, en symbol för staden. Både Barth-Kron och Andersson belyser symboliken i höga hus. Barth-Kron pekar på att höga hus främst är kopplat till stadsbilden och dess utveckling medan Andersson, utan att koppla detta till stadsbilden, menar att höga hus främst är en symbol snarare än ett botemedel för bostadskrisen. Även Roger Mogert belyser höga hus och dess koppling till bilden av staden. Implementeringen av höga hus i relation till stadsbilden är, vilket Johan Rådberg (2014) åskådliggör, en debatt som har förekommit under hela 1900-talet. Likt hur man argumenterade för höga hus för att skapa hälsosamma boenden under funktionalismen kan man se hur agitationen för höga hus idag felaktigt motiveras med att öka bebyggelsetätheten.

Höghusen är problematiska när de placeras i en allt för tät miljö, då dagsljusinsläppet för de nedersta våningarna nästan är omöjligt att uppnå. Det verkar dock inte bara röra byggnadstypologin höghus, utan verkar gälla mycket av dagens nybyggnationer. Tätheten är troligtvis det huvudsakliga problemet gällande dagsljus, snarare än hushöjden. Dessa två kombinerat utgör däremot ett större problem, då höghuset dessutom ger mer skugga åt omkringliggande hus. Om Andersson (2014) teori om att åtta till tio våningar är den totala maxgränsen i höjd för att uppnå den maximala tätheten stämmer är debatten om höghus, precis som Barth-Kron menar, snarare en debatt om stadsbilden än om något annat.

Frågan om täthet följer ett tydligt historiskt kontinuum. Modernismen var en reaktion mot dåtidens täta städer och förtätningen som nu sker är en reaktion mot modernismen och, som Gustav Hemming beskriver det, rekordårens metod att ”slänga upp kolosser till miljonprogram på något fält här och var”. Trots att idén om den täta staden har stått högre i kurs under vissa historiska perioder än andra beskriver Peter Lundevall att Stockholm ända sedan staden grundades har växt utåt. Sedan det nya milleniet sker dock nybyggnationen innanför stadens yttre gräns. Detta är en utveckling som bör kunna översättas till andra städer, vilket därmed utgör ett paradigmskifte för staden både i specifik och allmän bemärkelse. Både för Stockholm och Sveriges resterande städer.

Begränsningar

Genom den litteraturstudie som arbetet grundade sig i har bakgrunden haft för avsikt att belysa de viktigaste argumenten som den generella debatten om den täta staden kretsar kring. Med det sagt påstås inte att bakgrunden är heltäckande, vilket skulle vara att ta för stora anspråk. De olika för- och motargumenten vad gäller täthet utgörs av de argument som har varit mest påtagliga i all den litteratur som har legat till grund för bakgrunden.

I retrospektiv kanske avgränsningen borde ha omfattat artiklar från Dagens Nyheter tillsammans med artiklar från andra dagstidningar. Det finns en möjlighet att en sådan utformning skulle ha bidragit till en mer allmängiltig bild av täthetsfrågan. Vilket tidigare har påvisats utgör Dagens Nyheter en oberoende liberal tidning. Detta präglar deras agenda och vilka artiklar de publicerar generellt sett, vilket är något man bör ta i beaktan. Dock går det inte att urskilja en tydlig ideologisk skiljelinje i täthetsdebatten. Den kompakta staden förespråkas av debattörer från hela skalan.

Det finns även en risk att kategoriseringen av resultatet kan ha påverkats av hur den generella debatten ser ut i och med att arbetet tog avstamp i litteraturstudien. Huvuddragen i den generella debatten kan måhända ha påverkat resultatets kategorier och underkategorier, vilka egentligen ska vara oavhängiga den allmänna debatten om täthet.

Underkategorierna Sociala aspekter, under kategorin Hållbarhet, och Stadsmässighet, under kategorin Stadsliv, har varit svåra att särskilja från varandra. Underkategorierna tangerar varandra men medan det sociala innefattar aspekter såsom hälsa och socialt sammanhang innefattar det stadsmässiga staden ur ett större perspektiv med nyckelord som ”vitalt stadsliv”, ”storstad”, ”stadsmiljö” med mera. Trots likheter kan detta utgöra en viss skillnad mellan de två.

Fortsatta studier

En aspekt av täthetsbegreppet som hade varit intressant att fördjupa sig vidare i är att undersöka begreppets användning under en längre tidsperiod. Det skulle då framgå om täthetsbegreppets har framställs annorlunda tidigare, och jämföra det med hur det idag används. En annan fråga, som bygger vidare på resultatet från denna uppsats hade varit att jämföra hur täthet framställs i två olika böcker med

akademiska faktareferenser som belägg. Används täthet i andra kontexter i artiklar skrivna för planerare jämfört med artiklar som riktar sig till allmänheten?

Ytterligare en intressant aspekt är om begreppet täthet framställs olika i städer med hög befolkningsökning jämförelsevis med städer med en negativ befolkningsökning. Det hade då varit lämpligt att granska olika kommuners översiktsplaner och granska hur och i vilken omfattning begreppet används och om kommunerna ser på täthet på samma sätt.

En sista avslutande aspekt skulle vara att undersöka om det finns några särskiljande idéer vad gäller förtätning av ytterstaden kontra innerstaden. Mycket av den förtätning som idag sker är i innerstaden, troligtvis på grund av marknadspriser, samtidigt som det pratas mycket om att koppla samman olika delar av ytterstaden med innerstaden.

Referenser

- Andersson, Ola, (2014). Tätbebyggda kvarter ger fler bostäder än enstaka höga hus. *Dagens Nyheter*, 2 november. Tillgänglig: <http://www.dn.se/kulturoch-kulturdebatt/tatbebyggda-kvarter-ger-fler-bostader-an-enstaka-hoga-hus/> [2017-06-01]
- André, Simon (2009). Stockholm ska få fler stadskärnor, *Dagens Nyheter*, 8 augusti. Tillgänglig: <http://www.dn.se/sthlm/storstockholm-ska-fa-fler-stadskarnor/> [2017-06-01]
- Barth-Kron, Viktor, (2014). Knepigt när varje ”unik karaktär” ska bevaras. *Dagens Nyheter*, 12 december. Tillgänglig: <http://www.dn.se/sthlm/knepigt-nar-varje-unik-karakter-ska-bevaras/?forceScript=1&variantType=large> [2017-06-01]
- Barth-Kron, Viktor, (2015). Politikerna får blicka uppåt. *Dagens Nyheter*, 19 oktober. Tillgänglig: <http://mobil.dn.se/arkiv/stockholm/politikerna-far-blicka-uppat/> [2017-06-01]
- Barth-Kron, Viktor, (2016). Snart dags att landa på marken, kära byggvisionärer. *Dagens Nyheter*, 21 maj. Tillgänglig: <http://mobil.dn.se/sthlm/viktor-barth-kron-snart-dags-att-landa-pa-marken-kara-byggvisionarer/?forceScript=1&variantType=large> [2017-06-01]
- Berg, Per G, Granvik, Madeleine, Hedfors, Per (2012). Functional density – a conceptual framework in a townscape areas context, *Nordisk arkitekturforskning*, Volym (2 2012) [2017-06-03]
- Berghauser Pont, Meta. Marcus, Lars (2014). Innovations in measuring density: from area and location density to accessible and perceived density, *Nordisk arkitekturforskning*, Volym (2 2014). Tillgänglig: <http://arkitekturforskning.net/na/article/view/493/441> [2017-06-01]
- Berghauser Pont, Meta. Marcus, Lars (2015) Vikten av rätt mått. *Arkitektur* (3/2015)
- Berghauser Pont, Meta. Marcus, Lars (2016a). Är det verkligen kvarterstad vi vill ha? *PLAN* (Nr. 4)
- Berghauser Pont, Meta (2016b). Whitefrukost: Den täta staden. Del 1 - Meta Berghauser Pont, Chalmers [video] Tillgänglig: <https://vimeo.com/163096956> [2017-05-07]
- Björklid, Pia. Eliasson, Jonas. Mellander, Charlotta. Ståhle, Alexander, (2014). Bilen blir alltmer onödig i takt med urbaniseringen. *Dagens Nyheter*, 26 januari. Tillgänglig: <http://mobil.dn.se/debatt/bilen-blir-alltmer-onodig-i-takt-med-urbaniseringen/> [2017-06-01]
- Boverket (2016a) *Reviderad prognos över behovet av nya bostäder till 2025*. Karlskrona: Boverket. 2016:18. Tillgänglig: <http://www.boverket.se/sv/om-boverket/publicerat-av-boverket/publikationer/2016/reviderad-prognos-over-behovet-av-nya-bostader-till-2025/> [2017-05-07]
- Boverket, (2016b). *Rätt tät – en idéskrift om förtätning av städer och orter*. 500ex. Karlskrona: Boverket. Tillgänglig: <http://www.boverket.se/sv/om-boverket/publicerat-av-boverket/publikationer/2016/ratt-tatt/> [2017-06-01]
- Burgess, Rod. Jenks, Mike (2000). *Compact cities: sustainable urban forms for developing countries*. London: E. & F.N. Spon. Tillgänglig: https://books.google.se/books?id=glqRAgAAQBAJ&printsec=frontcover&hl=sv&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false [2017-06-01]

- Cheng, Vicky (2009). ”*Understanding density and high density*”, IN: E. Ng (ed.) *Designing high-density cities: for social and environmental sustainability*, London: Earthscan. Tillgänglig: https://www.google.se/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwjZ8-7ezorUAhWJECwKHeMqBdAQFggpMAA&url=https%3A%2F%2Farchitecture2tm.files.wordpress.com%2F2012%2F09%2Funderstanding-density-and-high-density.pdf&usq=AFQjCNGrPdb5oui3FT5L_KqyP3dSyMRP8A&sig2=8HgyhVTdNyHYUn6jyqE0Ig [2017-06-01]
- Clos, Joan (2014). *Compact cities to address climate changes*. Tillgänglig: http://www.climateactionprogramme.org/climate-leader-papers/compact_cities_to_address_climate_change [2017-06-01]
- Dagens Nyheter (2008). *Om Dagens Nyheter* Tillgänglig: <http://www.dn.se/nyheter/om-dagens-nyheter/> [2017-06-01]
- Denscombe, Martyn (2009). *Forskningshandboken: för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. Uppl 2. Lund: Studentlitteratur
- Forsell, Håkan (2014). Sökes: någonstans att bo. *Dagens Nyheter*, 25 juni. Tillgänglig: <http://www.dn.se/arkiv/kultur/sokes-nagonstans-att-bo/> [2017-06-01]
- Göteborgs stad, Stadsbyggnadskontoret (2008). *Stadsbyggnadskvaliteter Göteborg*. Göteborg: Göteborgs stad, Stadsbyggnadskontoret. Tillgänglig: <http://goteborg.se/wps/portal/start/byggande--lantmaterieroch-planarbete/kommunens-planarbete/verktyg-for-stadsplanering-2/overgripandestadsbyggnad/stadsbyggnadskvaliteter!/ut/p/z1/hY5BDolwFAXP4gX6W4v4XZYFChipiRHoxoCptQlQA8QmnF48gPHtJjOLBwpKUH39tqaeOvrduFKhTfJ0jNGTNB8v4tpcslkfMqOOcotFP8CtWj6Y4JCCso2HfH3jICCaeKacmThhiMPEloIquuByV18n4i-4WhADfqbZ2QpxsnKL33xDhnWk1GDa-unJNRd6NaaqQ/dz/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/> [2017-06-01]
- Haas, Tigran. Mehaffy, Michael. Van Den Dobbelsteen, Andy (2014). Unpacking density: Exploiting urban design variables in carbon reduction strategies. Nordisk arkitekturforskning, (2-2014), Theme issue densification as a planning strategy. Tillgänglig: <http://arkitekturforskning.net/na/article/view/494/442> [2017-06-02]
- Hemming, Gustav (2015). Vi måste bygga centralt – ingen vill bo i utkanterna. *Dagens Nyheter*, 16 augusti. Tillgänglig: <http://www.dn.se/debatt/vi-maste-bygga-centralt-ingen-vill-bo-i-utkanterna/> [2017-06-01]
- Jönsson, L-E. (2005). Framtiden är bred och platt. *Helsingborgs Dagblad*, 8 december. Tillgänglig: <http://www.hd.se/2005-12-08/framtiden-ar-bred-och-platt> [2017-06-01]
- Kevius, Regina, (2013). Tillväxten gynnar livskvaliteten i Stockholm. *Dagens Nyheter*, 13 mars. Tillgänglig: <http://www.dn.se/debatt/tillvaxten-gynnar-livskvaliteten-i-stockholm/> [2017-06-01]
- KTH (2017). *Hållbar utveckling*. Tillgänglig: <https://www.kth.se/om/miljo-hallbar-utveckling/utbildning-miljo-hallbar-utveckling/verktygslada/sustainable-development/hallbar-utveckling-1.350579> [2017-06-01]
- Lewan, Tomas (2012). Förätningen av Stockholm har blivit ett självändamål. *Dagens Nyheter*, 21 januari. Tillgänglig: <http://mobil.dn.se/debatt/fortatningen-av-stockholm-har-blivit-ett-sjalvandamal/> [2017-06-01]
- Lundevall, Peter, (2016). Täthetens utveckling i Stockholms stad. *Plan*, 26 oktober. Tillgänglig: <http://www.planering.org/plan-blog/2016/10/26/tthetens-utveckling-i-stockholms-stad> [2017-06-01]

- Malmö stadsbyggnadskontor, (2010). *Så förtätar vi Malmö!* Malmö: stadsbyggnadskontoret 2010:2. Tillgänglig: <http://malmo.se/download/18.1c002f7b12a6486c372800012053/Fortatning-Dialog+PM.pdf> [2017-06-01]
- Moldén, B. (2014). Bilen är en förutsättning för den hållbara staden. *Dagen Nyheter*, 28 januari. Tillgänglig: <http://www.dn.se/debatt/bilen-ar-en-forutsattning-for-den-hallbara-staden/?forceScript=1&variantType=large> [2017-06-01]
- Naturskyddsföreningen, (2006). *Den glesa staden*. Stockholm: Naturskyddsföreningen. Tillgänglig: <http://www.naturskyddsforeningen.se/search/sokresultat/den%20glesa%20staden> [2017-06-01]
- Naturskyddsföreningen, 2017. *Faktablad: Växthuseffekten*. Tillgänglig: <http://www.naturskyddsforeningen.se/skola/energifallet/faktablad-vaxthuseffekten> [2017-06-01]
- Nyström, Jan. Tonell, Lennart (2012). *Planeringens grunder*. 3 uppl. Malmö: Studentlitteratur AB
- Ritzén, Jessica (2011). Nästan lika trångt som på Manhattan. *Dagens Nyheter*, 26 september. Tillgänglig: <http://www.dn.se/sthlm/likatrangt-som-pa-manhattan/> [2017-06-01]
- Rådberg, Johan (2014). *Stadsplaneringskonstens irrvägar*. Skärholmen: Debattförlaget.
- Sjögren, Leif (2016). Stadsmässig förtätning i mindre städer och tätorter – varför är det så svårt? PLAN, 17 oktober. Tillgänglig: <http://www.planering.org/plan-blog/2016/10/17/stadsmässig-förtätning-i-mindre-städer-och-tätorter-varför-är-det-så-svårt> [2017-06-01]
- Sjölander, Kajsa (2015). Trendigt att satsa på stadens gröna lungor, *Göteborgsposten*, 1 december. Tillgänglig: <http://www.gp.se/nyheter/v%C3%A4rlden/trendigt-att-satsa-p%C3%A5-stadens-gr%C3%B6na-lungor-1.170605> [2017-06-01]
- Statistiska centralbyrån (2015). *Urbanisering – från land till stad*. Tillgänglig: http://www.scb.se/sv_/Hitta-statistik/Artiklar/Urbanisering--fran-land-till-stad/ [2017-05-07]
- Ståhle, Alexander (2016). *Alla behöver närhet – så blir framtidens städer*. 1 uppl. Årsta: Dokument press. [2017-06-01]
- Sundström, Anders (2015). Stockholm växer på höjden utanför tullarna. *Dagens Nyheter*, 11 november. Tillgänglig: <http://www.dn.se/arkiv/stockholm/stockholm-vaxer-pa-hojden-utanfor-tullarna/> [2017-06-01]
- Sundström, Anders. Tottmar, Mia, (2015). Här byggs tätt, tätt – med park. *Dagens Nyheter*, 29 oktober. Tillgänglig: <http://www.dn.se/sthlm/har-byggs-tatt-tatt-med-park/> [2017-06-01]
- Svensk Byggtjänst, (2016). Mer tätbebyggda städer. Är det verkligen framtiden? Snåret, avsnitt 25 [Poddsändning]. Tillgänglig: <https://soundcloud.com/svenskbyggtnst/mer-tatbebyggda-stader-ar-det-verkligen-framtiden-snaret-avsnitt-25> [2017-06-01]
- Thornéus, E. (2016). Trafikforskare: ”Sänkta priser ger inte färre bilister”. *Dagens Nyheter*, 22 februari. Tillgänglig: <http://www.dn.se/sthlm/trafikforskare-sankta-priser-ger-inte-farre-bilister/> [2017-06-01]
- Tottmar, Mia (2015). Skönhetsrådet: ”förstör inte Farsta – det är Stockholms Verona”. *Dagen Nyheter*, 28 september. Tillgänglig: <http://www.dn.se/sthlm/skonhetsradet-forstor-inte-farsta-det-ar-stockholms-verona/> [2017-06-01]
- Åström, Kell (1993). *Stadsplanering i Sverige*. Stockholm: Byggförlaget